

Decreto-legge Alitalia

La **situazione di estrema difficoltà** in cui versa la **compagnia aerea Alitalia** senz'altro legittima l'adozione da parte del Governo di un **decreto-legge ad hoc**. Si tratta del quinto di una serie di decreti-legge intervenuti nelle ultime due legislature per affrontare la crisi della compagnia, certamente ben lontana dall'essere risolta.

Al riguardo si evidenzia come si tratti di **una crisi che nasce molto lontano nel tempo** e che non può certo essere ascritta alla responsabilità dell'attuale Governo.

Nel 2017, Alitalia – guidata allora da una cordata di imprenditori, i “capitani coraggiosi”, di CAI ed Ethiad – versa in una grave crisi finanziaria, sigla un accordo con i sindacati ma il piano di ristrutturazione viene respinto in un referendum dal 67% dei lavoratori. A questo punto l'azienda chiede e ottiene l'ammissione a una procedura di amministrazione straordinaria, vengono così nominati tre commissari straordinari. Di fronte a questa crisi il Governo della scorsa legislatura eroga un prestito di 900 milioni e la terna di commissari avvia la procedura per la vendita dell'azienda. Nel settembre del 2018, il nuovo Governo Lega-Cinquestelle sceglie tra le proposte pervenute non quella di primari operatori internazionali, come Easy-Jet, Wizz Air, Delta, Lufthansa, ma le Ferrovie dello Stato. A dicembre 2019, dopo 20 mesi di trattativa, FS non riesce a formare una cordata industriale e rinuncia quindi a presentare una proposta vincolante per l'acquisto di Alitalia. Fallisce così il progetto “sovranista” lanciato dal Governo Lega-Cinquestelle.

Il Partito Democratico, è giusto ribadirlo, è stato da sempre **contrario al coinvolgimento di Ferrovie dello Stato**, ritenendo che le Ferrovie abbiano un'altra mission, un altro business, altre sfide da compiere, sia sul versante infrastrutturale, sia sul versante del servizio ai pendolari italiani.

In ogni caso Alitalia, anche se da anni necessita di aiuti pubblici, rimane comunque una **compagnia che ricopre una posizione di rilievo nel panorama internazionale**, in ragione delle notorietà del suo brand e dei dati aziendali, in particolare per la puntualità dei voli e la sicurezza dei suoi veicoli.

Si riconosce pertanto l'urgenza di una soluzione che consenta **il suo rilancio** superando le divisioni fra le forze politiche, in modo da **garantire l'integrità dell'azienda** e la **continuità delle attività** senza ulteriori errori gestionali e di prospettiva.

Il nuovo prestito di 400 milioni, che si aggiunge ai 900 milioni erogati alla compagnia nel 2017, serve proprio per consentire la sopravvivenza di Alitalia, inoltre, con questo decreto, **il programma della procedura di amministrazione straordinaria** viene **integrato da un piano** avente a oggetto iniziative di riorganizzazione ed efficientamento della struttura aziendale. Quindi, **a differenza dei precedenti decreti**, con il piano si dà la possibilità al commissario, per la prima volta, di **rilanciare l'azienda**, ad esempio con nuovi leasing e con

nuove definizioni di alleanze internazionali, un “passaggio indispensabile” per **cercare i compratori**, visto che ora ai sensi di legge lo si potrà fare anche a trattativa privata.

“Mettere **in equilibrio economico l'azienda** non è, quindi, solo una necessità per garantire continuità al nostro vettore, ma – come ha evidenziato il capogruppo del PD in Commissione Trasporti della Camera, **Davide Gariglio** – è un **obbligo etico verso i cittadini italiani** che hanno pagato le tasse e che hanno visto in quell'azienda impiegati i loro soldi ... **La sfida per dare un futuro alla nostra compagnia** è una sfida ampia, una sfida trasversale, una sfida che vede la mia parte politica ampiamente coinvolta”.

Per maggiori approfondimenti si rinvia ai lavori parlamentari del disegno di legge “Conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria” ([AC 2284](#)) e ai relativi [dossier](#) dei Servizi Studi della Camera e del Senato.

CONTENUTO DEL PROVVEDIMENTO (ART. 1)

Il decreto-legge in esame consta soltanto di due articoli: l'articolo 1 prevede una serie di misure per **assicurare la continuità del servizio** svolto da **Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria**. L'articolo 2 dispone in ordine all'entrata in vigore del decreto-legge, fissata al giorno successivo della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, ossia al 3 dicembre 2019.

IL FINANZIAMENTO (COMMA 1)

Il comma 1 prevede la **concessione nell'anno 2019** di un **finanziamento**¹ a titolo oneroso di **400 milioni di euro della durata di sei mesi, in favore di Alitalia S.p.a.** e delle altre società del gruppo in amministrazione straordinaria, oltre che per fare fronte alle indifferibili **esigenze gestionali**, anche per **finanziare le iniziative e gli interventi di riorganizzazione** ed efficientamento definiti e realizzati nell'ambito del **piano integrativo**. Alla **copertura degli oneri** si provvede con le **risorse già stanziare** con il decreto legge n. 124 del 2019. L'operazione ha natura finanziaria e **non ha pertanto effetti sull'indebitamento netto**.

IL TASSO DI INTERESSE APPLICATO (COMMA 2)

Per quanto riguarda il **tasso di interesse da applicare al finanziamento** concesso, il comma 2 dispone l'applicazione di **interessi al tasso Euribor a sei mesi** pubblicato il giorno lavorativo antecedente la data di erogazione, **maggiorato di 1.000 punti base**, ed è

¹ Si dispone che il finanziamento sia concesso con un decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e si conferma la finalizzazione a pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria ed alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria.

restituito, per capitale e interessi, in prededuzione, con priorità rispetto ad ogni altro debito della procedura, **entro sei mesi dalla erogazione**².

La disposizione prevede altresì che il finanziamento possa essere **erogato anche mediante anticipazioni di tesoreria** da estinguere nel medesimo anno con l'emissione di ordini di pagamento sul pertinente capitolo di spesa. Le somme corrisposte in restituzione del finanziamento sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate al **Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato**³.

COMPATIBILITÀ CON LA NORMATIVA DELL'UNIONE EUROPEA

Il **finanziamento** concesso ad Alitalia è stato **notificato**, secondo quanto riportato nella relazione tecnica al decreto-legge n. 38 del 2018, **a gennaio 2018 alla Commissione europea**, in adempimento dell'obbligo di notifica previsto dalle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato. Il **23 aprile 2018** la Commissione ha comunicato di avere aperto **“un'indagine approfondita per valutare l'eventuale violazione della normativa sugli aiuti di Stato”**. Nell'aggiornamento della relazione tecnica sul provvedimento, presentato dal Governo alla Commissione speciale il 14 giugno 2018, si dà conto del fatto che il Governo italiano, il 25 maggio 2018, ha presentato le proprie osservazioni alla decisione della Commissione di aprire un'indagine formale sulla questione. L'Italia ha argomentato che **l'intervento non costituisce un aiuto di Stato** e che, in ogni caso, sarebbe da considerare un **aiuto al salvataggio dell'impresa** compatibile con il regime previsto ai sensi dell'articolo 107, comma 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Sugli orientamenti della Commissione europea in merito agli aiuti di Stato si rinvia al [dossier](#) dei Servizi Studi della Camera e del Senato

PROGRAMMA DELLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE CONTROLLATA (COMMI 3 E 4)

I commi 3 e 4 dell'articolo 1, prevedono **modifiche al programma della procedura di amministrazione straordinaria** per il **trasferimento dei complessi aziendali** nonché ai **poteri dell'organo commissariale**⁴. Le disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In dettaglio, le nuove disposizioni prevedono che:

- il **programma della procedura di amministrazione straordinaria** di Alitalia e delle altre società del gruppo **sia integrato** con un **piano recante** un insieme di **iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento** dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria, **tenendo conto dei livelli occupazionali e**

² Il termine per la restituzione del prestito è stato fissato con un emendamento approvato all'unanimità dall'Aula della Camera, accogliendo le indicazioni della Commissione Politiche dell'Unione europea in linea con la normativa europea sugli aiuti di Stato.

³ Articolo 44 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di debito pubblico, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 2003, n. 398.

⁴ In proposito si ricorda che il MISE ha comunicato il 6 dicembre 2019, la nomina dell'avvocato **Giuseppe Leogrande** come nuovo commissario unico, in sostituzione della terna di commissari straordinari nominati per la procedura di amministrazione straordinaria.

dell'unità operativa dei complessi aziendali, che consenta, come specificato nella relazione al disegno di legge, di intercettare in modo più adeguato **l'interesse dei potenziali acquirenti**, massimizzando le possibilità di **successo dell'operazione di vendita**. A seguito di una modifica apportata dalla Commissione, **il piano deve tenere conto dei livelli occupazionali e dell'unità operativa dei complessi aziendali**. L'integrazione del programma deve essere approvata dal Ministero dello sviluppo economico (comma 3)⁵. Il Governo ritiene opportuno che il prospettato piano sia finanziato a valere sulle risorse rivenienti dai finanziamenti statali già concessi alle società in amministrazione straordinaria.

- L'**organo commissariale** della società **termini, entro il 31 maggio 2020, le procedure necessarie per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali** quali **risultanti dal nuovo piano** delle iniziative e interventi, **assicurando la discontinuità anche economica della gestione da parte del soggetto cessionario**, eventualmente anche ricorrendo alle disposizioni previste dalla normativa vigente per la **ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza**⁶ (comma 4). Tali disposizioni, ha sottolineato il relatore in Aula, tra l'altro, prevedono che, salva diversa conversione, è esclusa **la responsabilità dell'acquirente** per i debiti relativi all'esercizio delle aziende cedute sorti prima del trasferimento. Come chiarito nel corso dell'istruttoria svolta dalla Commissione, il termine del 31 maggio non è il termine per il *closing*, ma è il termine entro il quale il commissario straordinario deve espletare la procedura per la cessione.
- L'**organo commissariale**, in base ad una modifica apportata durante l'esame del decreto, invia **alle** competenti **Commissioni parlamentari**, entro **trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge** di conversione, **tutti i dati aggiornati** relativi alla situazione economico-finanziaria delle medesime società e, con cadenza **semestrale** per l'intera **durata dell'amministrazione straordinaria**, **tutti i dati rilevanti** relativi alla situazione economico-finanziaria delle società coinvolte nelle procedure.

SALVI GLI EFFETTI GIÀ PRODOTTI (COMMI 5 E 6)

Con il comma 5 si è ritenuto necessario **modificare le modalità e i termini di pagamento degli interessi**⁷, relativi al finanziamento statale di 900 milioni di euro, già concesso ed erogato. Sono **fatti salvi gli effetti già prodotti dagli atti**, quali ad esempio i contratti, eventualmente posti in essere in attuazione del decreto-legge n. 34 del 2019⁸.

⁵ Secondo la procedura prevista dall'articolo 60 del decreto legislativo n. 270 del 1999, concernente l'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza.

⁶ Tale previsione, peraltro, è in linea con quanto già disposto dal citato [articolo 12, comma 3, del decreto-legge n. 148 del 2017](#), ai sensi del quale "Nell'ambito delle procedure di cessione dei complessi aziendali delle [società in amministrazione straordinaria], trovano applicazione le disposizioni dettate per le imprese di cui all'[articolo 2, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 18 febbraio 2004, n. 39](#)".

⁷ Come previsti dall'[articolo 37, comma 4, del decreto-legge n. 34 del 2019](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge n. 58 del 2019](#),

⁸ Vedi [articolo 37, comma 1, del medesimo decreto-legge n. 34 del 2019](#) (ai sensi del quale «(...) il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad avvalersi di primarie istituzioni finanziarie e legali a valere sulle risorse di cui al comma 4, nel limite di euro 200.000,00»).

RECUPERO RISORSE STANZIATE (COMMA 6)

Infine, al comma 6, è disposta l'**abrogazione dell'articolo 54 del decreto-legge n. 124 del 2019**, che era recentemente intervenuto sul tema finanziario, seppure con altre finalità, **recuperando le risorse ivi stanziato** per destinarle alla copertura degli oneri del provvedimento in esame. Le risorse già iscritte in bilancio⁹ possono essere utilizzate ai fini dell'anticipazione di tesoreria per l'erogazione del finanziamento (di cui al comma 2 del decreto in esame). La regolarizzazione dell'anticipazione avviene tempestivamente con l'emissione di ordini di pagamento sul pertinente capitolo di spesa

PRECEDENTI DECRETI-LEGGE SULLA STESSA MATERIA

Il provvedimento interviene in una materia, quella della crisi di Alitalia caratterizzata da una significativa **stratificazione normativa** (Comitato per la legislazione, [parere con osservazione e raccomandazione](#)).

Nel corso della **XVII legislatura** sono intervenuti sulla materia:

- il decreto-legge n. 55 del 2 maggio 2017, il cui contenuto è stato poi rifiuto nell'articolo 50 del decreto-legge n. 50 del 2017, con cui si è disposto **un finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro**;
- il decreto-legge n. 148 del 2017 che ha **incrementato di 300 milioni di euro, da erogare nel 2018, il finanziamento oneroso** già concesso nelle more dell'esecuzione della procedura di amministrazione straordinaria ed ha differito al 30 aprile 2018 il termine per l'espletamento delle procedure di cessione di Alitalia, previste dal decreto-legge n. 50 del 2017.

Nel corso della **XVIII legislatura** sulla materia sono intervenuti:

- il decreto-legge n. 38 del 27 aprile 2018 che ha differito al 30 ottobre 2018 il termine per l'espletamento delle procedure di cessione di Alitalia;
- il decreto-legge n. 135 del 2018, convertito dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, che, all'articolo 2, ha abrogato la disposizione del decreto-legge n. 38 del 2018 relativa ai termini di restituzione del prestito, prevedendo che esso dovesse essere restituito entro trenta giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali e comunque entro il 30 giugno 2019. Questa disposizione è stata abrogata dal decreto-legge n. 34 del 2019;
- il decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, che, all'articolo 37, ha disciplinato le modalità per il superamento della crisi di Alitalia, autorizzando l'ingresso del **Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale sociale** di una nuova compagnia aerea ("**NewCo Nuova Alitalia**"), nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi sul prestito dato ad Alitalia Società aerea italiana Spa;
- il decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, ha disposto, all'articolo 54, la concessione per il 2019 di un **ulteriore finanziamento a titolo oneroso di 400 milioni €** della durata di sei mesi. Tale articolo è stato abrogato dall'articolo 1, comma 6 del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 di cui si tratta.

⁹ A valere sulle somme di cui all'articolo 59 del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157.